Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

26 488 Behoeftestelling vervanging F-16

Nr. 405 **BRIEF VAN DE MINISTER VAN DEFENSIE**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 mei 2015

Op 24 maart jl. heeft het Pentagon het *Selected Acquisition Report* (SAR) 2015 over het F-35 programma aan het Amerikaanse Congres aangeboden. Het rapport bevat informatie over de voortgang van het programma en diverse financiële kengetallen over de Amerikaanse deelname aan het programma. Hierbij zend ik u het rapport en beschrijf ik de hoofdlijnen daarvan[1].

Achtergrond *Selected Acquisition Report*

Het Amerikaanse Ministerie van Defensie informeert het Amerikaanse Congres jaarlijks over de stand van zaken, de planning, de prestaties en de financiële aspecten van alle grote investeringsprojecten, waaronder het F-35 programma. Het F-35 SAR 2015 gaat uit van het *Presidential Budget Request* voor *Fiscal Year 2017*. Zoals gebruikelijk presenteert het F-35 SAR de informatie over het programma in twee deelprojecten: het vliegtuig en de motor.

Algemene voortgang

In de *Executive Summary* wordt de stand van zaken van het programma toegelicht evenals de actuele uitdagingen en risico's. Het F-35 programma vordert gestaag, het aantal beschikbare F-35 toestellen neemt snel toe en het einde van de ontwikkelings- en testfase is nu voor eind 2017 voorzien. Het SAR benoemt de bekende softwarerisico's: de ontwikkeling van de missiesystemen en het *Autonomic Logistics Information System* (ALIS). Daarnaast meldt het SAR bekende planningsrisico's. Deze betreffen de tijdige beschikbaarheid van de *Reprogramming Labs*, de voltooiing van de testen van de *Block* 3F software en het begin van de operationele testfase met *Block* 3F. Het SAR memoreert daarnaast enkele successen uit 2015, zoals het volledig behalen van het aantal geplande testvluchten en testpunten evenals de geplande productie van 45 toestellen. Verder

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

kst-26488-405
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

beschrijft het SAR de stand van zaken van de verschillende opeenvolgende software *updates* van het toestel. De *Block 3i* software is in mei 2015 vrijgegeven voor testvluchten en de Amerikaanse luchtmacht wil met die softwareversie in 2016 een initiële operationele capaciteit (IOC) beschikbaar hebben. De *Block 3F* software is inmiddels ook vrijgegeven voor testvluchten. Eind 2015 heeft het programma 80 procent van de testpunten afgewikkeld. Het SAR meldt ook de ontwikkelingen op het gebied van nieuwe productiecontracten en de stuksprijsreducties die daarbij steeds zijn bereikt. Het SAR noemt kort het *Block Buy* initiatief en het potentiële financiële voordeel dat daarmee zou kunnen worden behaald. Verder gaat het SAR in op de wereldwijde instandhoudingsorganisatie en maakt het melding van de verschillende onderhoudsfaciliteiten die wereldwijd zullen worden gebouwd, zoals die voor het motorenonderhoud in Nederland. Vermeldenswaardig is verder dat het eerste F-35 toestel op de assemblagelijn in Japan naar verwachting in november gereed is.

Planning

In het hoofdstuk *Schedule* worden in tabelvorm de belangrijkste mijlpalen van het ontwikkellings- en testprogramma beschreven evenals de verwachting over de haalbaarheid daarvan. Uit de tabel blijken geen vertragingen ten opzichte van de herziene planning uit 2011. Voor details over de planning van het programma verwijs ik naar de op 15 maart jl. verschenen voortgangsrapportage (Kamerstuk 26 488, nr. 404).

Prestaties

Voor elk van de drie versies van de F-35 zijn verschillende operationele eisen vastgesteld, waaronder vijftien zogeheten *key performance parameters* (KPP's). In het hoofdstuk *Performance* van het SAR wordt in tabelvorm de huidige score voor de KPP's afgezet tegen de streefwaarde en onderwaarde. Voor Nederland zijn de vier KPP's voor de F-35A (CTOL) van belang. Alle vier die KPP's bevinden zich tussen de streefwaarde en de onderwaarde.

Totale programmakosten

In vergelijking met het SAR 2014 zijn de geraamde totale kosten van het F-35 programma voor de Verenigde Staten gestegen met $ 16 miljard (1,7 procent) van $ 918,1 miljard tot $ 934,1 miljard (prijspeil 2012). De totale programmakosten bestaan uit de ramingen voor de initiële investeringskosten *(Total Acquisition Costs)* en de exploitatiekosten *(Operation & Support Costs)*. De stijging is het netto effect van $ 7,5 miljard lager geraamde verwervingskosten, $ 200 miljoen hogere ramingen voor infrastructurele aanpassingen en een hogere exploitatieraming van $ 23 miljard. Evenals in voorgaande jaren onderstreept het SAR dat de ramingen verwachtingen zijn van de kosten, waarbij een betrouwbaarheidsniveau van 50 procent is gehanteerd. Daarmee zijn de kansen dat de uiteindelijke kosten hoger of lager uitvallen even groot.

Initiële investeringskosten

Zoals blijkt uit het hoofdstuk *Cost and Funding* bedragen de geraamde initiële investeringskosten[2] thans $ 313,3 miljard (prijspeil 2012). Dit is een afname van $ 7,0 miljard (2,2 procent) ten opzichte van de raming van

[2] Dit betreft de Amerikaanse kosten van het ontwikkelings- en testprogramma (RDT&E), de aanschaf van 2.443 F-35 toestellen in drie varianten, de aanschaf van bijkomende middelen en de benodigde aanpassingen van infrastructuur.

$ 320,3 miljard in SAR 2014. Ook vorig jaar was er sprake van een daling. De kostendaling is mede het gevolg van lagere geraamde stuksprijzen.

Exploitatiekosten

De totale Amerikaanse exploitatiekosten zijn in het SAR 2015 door de afdeling *Cost Analysis and Program Evaluation* (CAPE) van het Pentagon geactualiseerd en bedragen nu $ 620,8 miljard (prijspeil 2012). Dit is een stijging ten opzichte van vorig jaar[3] toen de kosten op $ 597,8 miljard werden geschat. Deze stijging wordt veroorzaakt doordat de Amerikaanse luchtmacht er nu rekening mee houdt zes jaar langer met de F-35 te vliegen (tot 2070) en er in totaal 1,6 miljoen extra vlieguren zijn meegerekend in de kosten (11 procent meer). De werkelijke exploitatiekosten per jaar en per vlieguur dalen onder meer vanwege geraamde lagere brandstofkosten (zowel lagere prijs als gunstiger verbruik) en veranderingen in de toerekening van hardwareaanpassingen. De verwachte kosten per vlieguur *(Cost Per Flying Hour)* zijn gedaald van $ 32.554 naar $ 29.806 (prijspeil 2012). Zoals eerder gemeld betreft dit de raming voor de Amerikaanse situatie.

Kale stuksprijzen

In het hoofdstuk *Unit Costs* meldt het SAR voor alle drie de F-35 varianten de gemiddelde kale stuksprijzen van de toestellen die de Verenigde Staten zullen afnemen. Deze prijzen worden bepaald over de gehele looptijd van de productie van de 2.443 Amerikaanse toestellen, tot en met het jaar 2039. Bij de berekening is rekening gehouden met de productie van toestellen voor partnerlanden en voor landen die toestellen aanschaffen via *Foreign Military Sales* (FMS). Voor de partnerlanden is uitgegaan van 612 toestellen en voor de FMS-landen is uitgegaan van 115 toestellen. Voor de F-35A variant neemt de gemiddelde Amerikaanse kale stuksprijs met 2,3 procent af van $ 76,8 miljoen in het SAR 2014 naar $ 75,0 miljoen in het SAR 2015 (beide prijspeil 2012)[4].

Appreciatie

Over de status van het programma, de risico's en de planning, meldt het rapport geen nieuwe inzichten ten opzichte van de voortgangsrapportage die de Kamer 15 maart jl. heeft ontvangen. De effecten van de geactualiseerde ramingen van investerings- en exploitatiekosten op de Nederlandse ramingen zijn nog onbekend, maar de geraamde daling van zowel de stuksprijs als de jaarlijkse exploitatiekosten laat een gunstig beeld zien. Het JPO levert binnenkort nieuwe financiële informatie, toegespitst op de Nederlandse situatie. Met behulp daarvan stelt Defensie geactualiseerde ramingen van de Nederlandse investerings- en exploitatiekosten op, die ik zal opnemen in de voortgangsrapportage die op Prinsjesdag zal verschijnen.

De Minister van Defensie,
J.A. Hennis-Plasschaert

---

[3] Vorig jaar zijn de exploitatiekosten voor de Verenigde Staten niet geactualiseerd, maar zijn dezelfde cijfers als het jaar ervoor gebruikt (SAR 2013).

[4] Dit betreft $ 64,6 miljoen voor het toestel en $ 10,4 miljoen voor de motor. Het SAR meldt $ 65,7 miljoen voor het toestel en $ 11,0 miljoen voor de motor, maar het JPO heeft laten weten dat die cijfers foutief zijn.